Plan

des

Architekten-Club der Wiener Künstler-Genossenschaft

zur

Ausgestaltung des Platzes

zwischen dem

ikanedersteg und der Tegetthoff-Brücke.

Herausgegeben

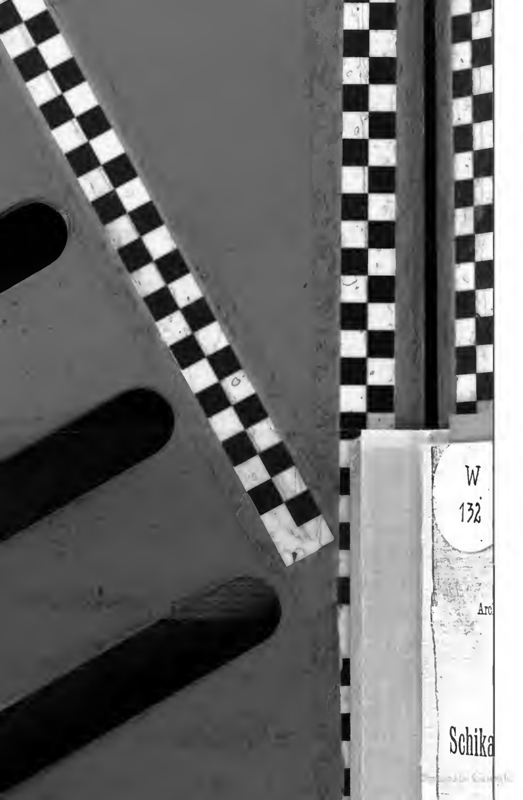
vom

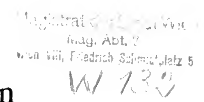
Verwaltungs-Comité des Club.



WIEN, JUNI 1896.

ag des Verwaltungs-Comité des Architekten-Club der Wiener Künstler-Genossenschaft.


W
132
Arc
Schika



Plan

des

Architekten-Club der Wiener Künstler-Genossenschaft

zur

Ausgestaltung des Platzes

zwischen dem

Schikanedersteg und der Tegetthoff-Brücke.

Herausgegeben

vom

Verwaltungs-Comité des Club.

WIEN, JUNI 1896.

Verlag des Verwaltungs-Comité des Architekten-Club der Wiener Künstler-Genossenschaft.

Druck von R. Spies & Co., Wien.

Einleitende Bemerkungen.

Bald nach dem Bekanntwerden des officiellen Planes für die Ausgestaltung des Stadttheiles zwischen dem Schikanedersteg und der Tegetthoffbrücke wurden theils von dem Verfasser desselhen, theils von anderer Seite Discussionen eingeleitet, als deren Resultat viele Fachleute das Fallenlassen dieses Projectes erwarteten.

Als aher aus der Art der Vertretung jenes Planes einzelne Mitglieder des Architekten-Cluhs der Genossenschaft der hildenden Künstler Wiens sich in der Meinung hegegneten, dass die Ausführung dieses von ihnen als eine höchst unglückliche Lösung dieser Regnlirungsfrage erkannten Planes dennoch durchgesetzt werden wolle, heschlossen sie, im Cluh dieser Sache näher zu treten nnd ihre Anschaunng anch öffentlich auszusprechen.

Obzwar die Anregung hiezu im Architekten-Cluh am 5. April 1895 durch einen Antrag des Architekten Friedrich Schachner gegeben war, so gelangte wegen Anstragung anderer die Oeffenlichkeit herührender Fragen, als, Bau-Ordnungs-Entwurf für Wien, Avenue Praterstern—St. Stefan, Anfstellung von Monumenten an der Stadtpark-Lisière und am Rathhausplatze, Freilegung eines Hauses am Stock-im-Eisenplatze znr Gewinnnng einer Vedute des hohen Thurmes von St. Stefan, das Studium dieser grossen Regulirungsfrage erst später auf die Tagesordnung.

Im Verwaltnngs-Comité des Architekten-Clnhs wurden ausser dem officiellen Plane auch die von anderen Autoren herrührenden Skizzen und Entwürfe einer eingehenden Prüfung nnterzogen und schliesslich die Skizze des Banrathes A. Streit mit geringen Modificationen angenommen und derselhe beauftragt, dieselhe auszuarheiten und den Entwurf dem Cluh vorzulegen.

In der Sitznng des Verwaltungs-Comités vom 20. Mai wurde dieser Entwnrf einstimmig angenommen nnd derselbe in der Vollversammlung des Clubs vom 22. Mai gleichfalls genehmigt und nachfolgende Resolntion heschlossen:

1. Die Lastenstrasse soll womöglich an der derzeitigen Stelle belassen werden, da durch die Verlegung derselben gegen die Stadtseite grosse Unznkömmlichkeiten für den Verkehr und die anliegenden öffentlichen Gehäude der Lothringerstrasse herbeigeführt würden, insbesondere aber die Zukunft des Künstlerhauses als Ausstellungslocal gefährdet erscheint.

2. Der einzige vom Ring sich darbietende Ansblick auf die Karlskirche durch die dermalige Canovagasse soll ungeschmälert erhalten bleiben.
3. Der vorliegende Plan soll dem Präsidium des Gemeinderathes der Stadt Wien mit der Bitte um Würdigung desselben und Verwerthung der darin enthaltenen Ideen überreicht werden.

Das officielle Project

über

die Ausgestaltung des Stadttheiles zwischen dem Schikanedersteg und der Tegetthoffbrücke.

Gleich anf den ersten Blick springt in die Angen, dass die 26 *m* breite Lastenstrasse in ihrem Zuge über den „Heumarkt“ auf dem Platze mit dem Hochstrahlbrunnen endet und erst wieder am „Getreidemarkt“ O.-N. 2 beginnt.

Wenn man nun näher anf diese Sache eingeht, so findet man, dass gedacht ist, den Lastenverkehr durch die 19 *m* breite Strasse zwischen Baublock X und der projectirten Sängerhalle stadtwärts zu führen, ihn dann in die längs der Lothringerstrasse geplante 60 *m* breite Promenadestrasse („Zeile“) einschwenken zu lassen, bis er an den offenen Stationsschlitz der „Haltestelle Akademiestrasse“ der Stadtbahn anstösst.

Hier muss derselbe auf die kurze Strecke einer Strassenbreite zweimal seine Bewegungsrichtung ändern, um hart an den Stationshäuschen vorbei den Verkehr aus und in die Akademiestrasse zu kreuzen, die verlängerte Wiedener Hauptstrasse zu durchqueren und in schräger Richtung den Platz vor der Friedrichstrasse durchziehen, um in die Fortsetzung der Lastenstrasse bei dem Hause „Getreidemarkt“ O.-N. 2 einzubiegen.

Wenn man sich diese Procedur vergegenwärtigt, welche mit dem schweren Lastenfuhrwerk vorgenommen werden soll, so muss vollkommen klar werden, dass dieselbe undurchführbar ist.

Hiezu kommt aber noch die Complication, dass auch der Lastenverkehr von der Heugasse durch die Technikerstrasse zwischen Block VI und VIII in die Promenadestrasse eingeführt werden soll. Die Richtnng des Verkehres ist in dem „Motivenberichte“ entgegengesetzt angegeben, allein da sich der Lastenverkehr nach beiden Richtungen bewegt, so ist dies irrelevant.

Es wird weiters bemerkt, dass in dieser breiten Strasse, welche über der Wienflusseinwölbung geplant ist, und welche von der verlängerten Kärntnerstrasse bis zum Musikvereinsgebäude eine Breite von 45 *m* und von diesem bis zum Stadtparke eine Breite von 60 *m* haben soll, zwei Fahrbahnen angelegt sind, die in dem ersteren Theile durch einen 4 *m* breiten Rettungsperron, in dem letzteren Theile durch eine 20 *m* breite Gartenanlage getrennt sind.

In dem ersten, belebtesten Theile dieser Strasse („Zeile“) soll nun das gesammte Lastenfuhrwerk durch einen 4 *m* breiten Rettungsperron von dem Luxusfuhrwerk getrennt geführt werden.

Wenn man sich hiezu noch denkt, dass der Verkehr aus der Alleegasse und Karlsgasse, aus der Akademiestrasse und aus den anderen nebenliegenden Strassen diesen Lastenverkehr gerade bei einer der frequentesten Stationen der Stadtbahn durchkreuzen muss, so sind diese Rettungsperrons gewiss sehr nothwendig. Im Laufe der Discussion über den officiellen Plan konnte man von dem Verfasser wieder hören, dass diese Rettungsperrons durch eine 8 *m* breite Rasenfläche ersetzt werden sollen, hienach sind diese Rettungsperrons also nicht nothwendig.

Es soll über nothwendig oder nicht nothwendig hier gar nicht abgeurtheil werden, sondern vielmehr darüber, ob dieser Lastenverkehr auf dieser Strasse abgewickelt werden soll und ob er überhaupt abgewickelt werden kann.

Beides erscheint unzulässig.

Es ist vor Allem beabsichtigt, den Lastenverkehr vom „Heumarkt" durch die Strasse bei Block X gegen die Stadt zu zu lenken, da ist die Anlage eines Sängerhauses daselbst aber gewiss nicht am Platze und wenn die Lage des Sängerhauses hier richtig ist, dann ist die Lastenstrasse da unmöglich.

Es mag ja sein, dass der Verfasser des officiellen Planes bei dieser Anordnung an ein geräuschloses Pflaster gedacht hat, das die Störung des Gesanges durch den Lärm und das oft ohrenbetäubende Geräusch des Lastenverkehres verhüten soll; wir halten aber dieses Mittel für nicht ausreichend und für die Zugthiere unglücklich gewählt und qualvoll.

Allein auch angenommen, dass dies nicht der Fall wäre, so ist doch der Verkehr von Luxusfuhrwerk und Menschen zu diesem Sängerhause sicherlich zeitweilig ein so aussergewöhnlich grosser, dass vor diesem Hause die circa 20 *m* breite Strasse für Zu- und Abfahrt und für Lastenverkehr nicht ausreicht.

Ganz ähnlich verhält es sich auch mit der Technikerstrasse und deren Ueberführung zwischen Block VI und VIII in die Zeile, auch diese Strassen sind zu gering dimensionirt.

Der Lastenverkehr, wie er sich heute darstellt, soll durch die Stadtbahn eine Erleichterung erfahren, — so wird behauptet — es sollen einzelne der Massengüter auf der Stadtbahn befördert werden.

Wenn man dies auch zugibt, so würden die anderen Lasten und Massengüter aber doch auf dieser Strecke befördert werden müssen, da die Stationen keinerlei Einrichtungen für Ablagerung von Frachten besitzen, oder wenn sie solche besässen, die Uebelstände an dieser Strecke nur noch vermehren würden.

Die Traçe der Stadtbahn längs der Wien nimmt aber eine radiale, also eine ganz andere Richtung als die peripherische Lastenstrasse und daher wird dieser auch der Lastenverkehr stets verbleiben.

Dieser Lastenverkehr dient dem Transporte von Dünger, von lebendem und geschlachtetem Vieh und Fleisch, von Kohle, Stroh und Heu, von Baumaterialien, Bierfässern, Waaren in Säcken und Kisten, oft bis zu enormer Höhe geladen und Eisenconstructionen und Bauhölzern von enormer Länge;

da muss denn doch gefragt werden, ob man diese unsauberen und rohen Sachen in die mit Gartenanlagen geschmückte „Zeile", an anderen Orten auch „Promenadestrasse" genannt, einführen soll.

Gewiss nicht, denn die Bauplätzee, welche die Gemeinde nothgedrungen an dieser Strasse schaffen muss, werden dadurch einen geringeren Werth bekommen, was doch der Absicht der Gemeinde geradezu entgegen ist.

Durch die unmittelbare Nebeneinanderlegung der Lastenstrasse und der Lothringerstrasse, in der Strecke vom Musikvereins-Gebäude bis zur verlängerten Kärntnerstrasse aber würde man gerade die Vedute der Karlskirche, für welche man so grosse Opfer zu bringen bereit ist, auf das Empfindlichste schädigen, weil gerade vor den Beschauern an der Stadtseite, wo immer dieselben auch stehen mögen, im Vordergrunde dieser Lastenverkehr sich bewegt und das herrliche Bild stört und zeitweise verdeckt.

Aber auch die unmittelbare Nebeneinanderführung einer Luxusstrasse und der Lastenstrasse scheint uns nicht lobenswerth und nicht zweckmässig. *Es ist eben ein Fehler, die Lastenstrasse als Hochstrasse zu führen.*

Heute liegt die Lastenstrasse um mehr als $1^1/_2$ *m* tiefer als die Lothringerstrasse zwischen Strauch- und Baumgruppen, und wird von der Stadtseite gar nicht bemerkt und der Blick schweift frei bis zu den Stufen der Kirche.

Man soll daher aus verkehrstechnischen, ökonomischen und ästhetischen Gründen diese Strasse nicht neben die Lothringerstrasse legen.

Wenn sie nun aber doch hieher verlegt werden wollte, so wird die Gemeinde nebst dem Trottoir an der äusseren Reihe der „Zeile" oder „Promenadestrasse" einen Strassenstreifen anlegen müssen, auf welchem das Halten von leichtem Fuhrwerk für die Bewohner jener Häuser ermöglicht wird, da in der Fahrbahn derselben ein Stillhalten von leichtem Fuhrwerk unthunlich ist, wie dies ja das Beispiel der Lastenstrasse am Getreidemarkt beweist.

Dieser Umstand bringt es mit sich, dass man den Lastenverkehr in die Strasse zwischen Block X und „*Sängerhaus*", sowie in der Technikerstrasse und deren Fortsetzung in die „Zeile" zwischen Block VI und VIII nicht einführen kann, und dass an dieser letzten Stelle und am Ende des Stationsschlitzes beim Musikvereins-Gebäude solche Hindernisse entstehen, dass dieselben gar nicht überwunden werden können. Diese Evolutionen und Schwenkungen, welche hier dem oft mehr als 10 *m* langen Fuhrwerke zugemuthet werden, sind eben gar nicht auszuführen möglich, und schon der erste Versuch müsste dazu drängen, das Lastenfuhrwerk direct auf die Lothringerstrasse zu leiten, welche nach dem officiellen Plane für das Luxusfuhrwerk bestimmt ist.

Mit dieser Ueberweisung des Lastenfuhrwerkes in die Lothringerstrasse würde man aber nicht nur, wie schon früher erwähnt, die ganze Platzanlage, resp. Vedute der Karlskirche beeinträchtigen, sondern man würde auch *dem Musikvereins-Gebäude, dem Künstlerhause, der Handelsakademie* und den Wohnhäusern der Lothringerstrasse einen nicht wieder

gutzumachenden Schaden zufügen, ja vielleicht die Existenz der früher genannten Institute in ihrem Lebensnerv treffen.

Man kann also auch die Lastenstrasse nicht da führen, wo sie der officielle Plan hin verlegt, da das Auskunftsmittel der Verlegung in der Lothringerstrasse unzulässig ist.

Eine andere Führung der Lastenstrasse vom Einmündungspunkte auf den Platz mit dem Hochstrahlbrunnen zu dem Endpunkte am „Getreidemarkt“ O.-Nr. 2 ist aber nach dem officiellen Plane ganz ausgeschlossen, es bleibt daher nur ihre derzeitige Lage und die directe Fortsetzung quer über die Wiedener Hauptstrasse zum Getreidemarkt übrig.

Diese Lage empfiehlt sich nicht blos aus verkehrstechnischen, sondern auch aus ökonomischen und ästhetischen Gründen. Die tiefe Lage derselben gegenüber dem Karlskirchen-Plateau und der Lothringerstrasse, die deckenden Strauch- und Baumpflanzungen an ihren Rändern, machen sie möglichst wenig sichtbar und wenn die Behauptung, dass die Stadtbahn den Lastenverkehr sehr abschwächen wird, sich bewahrheitet, dann wird diese Strasse eine herrliche Allee zwischen Parkanlagen sein, was sie nach dem officiellen Plane nie werden könnte.

Eine zweite sofort auffallende Erscheinung an dem officiellen Plane ist die Platzbildung vor der Karlskirche.

Zu diesem „Platze“ ist auch ein Detailblatt veröffentlicht worden, welches in Verbindung mit der Darstellung in dem Motivenberichte gestattet, der Sache auf den Grund zu sehen.

Dieser Platz vor der Kirche ist eigentlich kein Platz, sondern eine Terrassen-Anlage.

Durch dieselbe wird der Kirche der unbedingt nöthige freie Vorraum vollständig genommen, denn von der unteren Stufe der Freitreppe vor der Kirche bis zu den Terrassenstufen befindet sich eine freie Bahn von nur $7^1/_2$ *m*, dafür ist diese Terrasse 75 *m* breit, so dass sie rechts und links nur eine Strassenbreite frei lässt, und 45 *m* tief, so dass vor ihr nur eine fahrbare Strassenbreite von 20 *m* übrig bleibt.

Wo sollen nun die bei Kirchenfesten, bei grossartigen Begräbnissen und Gedächtnisfeiern sich einstellenden Menschenmengen und Fuhrwerke Platz finden?

Wo ist hier für die Menschen und Fuhrwerke Raum, sich zu bewegen und vom Strassenverkehr fern zu halten?

Doch wohl nicht auf der Terrasse?

Auf dieser werden zwei grosse, mächtige Fontainen und der in Wien herrschende Wind schon dafür sorgen, dass sie leer bleibt. Vom Standpunkte der Benützbarkeit eines Platzes ist also dieser Platz verfehlt.

Wenn man überdies sieht, wie die Ballustraden sich quer vor die Strassen legen und der Verkehr immer und immer genöthigt ist, den Balustraden und Statuen der Terrasse auszuweichen, so muss man wohl erkennen, dass diese Terrasse ein grosses Hindernis für den Verkehr ist, ein so grosses,

dass man, wenn zu dieser Erkenntnis erst gekommen, sie gar nicht ausführen würde.

Vor der Karlskirche nebst den grossen Fontainen auch noch eine ganze Marmorstatuen-Bevölkerung auf der Balnstrade der Terrasse anzubringen, halten wir für die Wirkung der Kirche selbst höchst nachtheilig nnd daher auch vom künstlerischen Standpnnkte verfehlt.

Da diese Terrassen-Anlage ausgeführt oder weggelassen werden kann, also nicht ein nnerlässlich nothwendiger Bestandtheil des officiellen Planes ist, so wollen wir von derselben weiters absehen und die Platzbildung an sich, das heisst die Form seiner Umschliessnng, in Betracht ziehen.

In dem officiellen Plane und Motivenberichte ist die angeblich verwandte Form des Petersplatzes in Rom zur Rechtfertigung herangezogen, allein es kann nichts Falscheres gedacht werden. Die Karlskirche ist beiläufig so klein oder so gross, wie das Sakristeigebäude neben der Peterskirche, und die Peterskirche selbst würde von der Front der Karlskirche noch weit über die Schwindgasse hinansreichen, es ist schon hieraus klar, dass, was für den Riesen gilt, nicht auch für den Zwerg gelten kann.

Der Platz von St. Peter war vorher in der regellosesten Weise mit unschönen, zum Theil ärmlichen Gebänden umschlossen. Diesen regellosen Platz, diesen vollständig umbauten Platz, auf welchem die Gebäude, die ihn bildeten, in hässlichstem Gegensatze zu dem Dome von St. Peter standen, wollte man mit dem Juwel der Christenheit in Harmonie bringen, und man machte dies dadurch, dass man viele dieser Gebäulichkeiten demolirte und den freien Raum mit der bekannten Colonnade von Bernini in riesigen Dimensionen erbaute, die nahezn die ganze Umgebung verdeckte, etwa bis auf die hochgelegenen Gebände des Vaticans. In diesem Falle hat sich die Karlskirche nie befunden.

Sie wurde von Fischer v. Erlach in's Freie hinausgestellt, sie ist vollständig wie die ihr verwandte Snperga auf die Fernwirkung berechnet und diese Wirkung soll ihr auch möglichst erhalten werden.

Dem ist aber die geplante Bildung eines eigenen Kirchenplatzes geradezu entgegengesetzt.

Die circa 60 *m* weit vorgeschobenen Bauten an den Seiten, die ihrer Baumasse nach mehr als zehnfach so gross sind und auf denen die Mansardhauben des Polytechnikums vielfach wiederholt im Vordergrunde stehen sollen, bilden nunmehr den Rahmen dieses herrlichen Banwerkes Fischer's, das sie förmlich erdrücken und kleiner erscheinen lassen müssen.

Dies ist anch aus der perspectivischen Darstellnng dieses Platzes deutlich zu entnehmen.

Allein es wird auch dnrch diese Platzbildung die Vedute der Karlskirche beeinträchtigt, ihre Fernwirkung eingeschränkt.

Diese Einschränknng erstreckt sich in der Lothringerstrasse vom rechtsseitigen Vorgarten des Künstlerhauses bis über die Canovagasse hinaus, und es ist geradezu unfasslich, wie man einerseits für die Gewinnnng einer

schmalen Stefansthurm-Vednte eintreten kann nnd andererseits herrliche Veduten anf immer vernichtet.

Diese geplante Platzbildung würde aber auch die heute noch vorhandene herrliche Vedute der Karlskirche durch die Canovagasse, von der Ringstrasse aus sichtbar, für immer vernichten.

Wird diese Vedute aber für Wien erhalten, dann fällt diese unrichtige Platzbildung vor der Kirche von selbst zusammen, denn es ginge nicht an, den mächtigen Baublock in der Richtung der Canovagasse blos zu durchbrechen, weil, je länger diese Strasse gemacht würde, desto weniger von der Karlskirche zu sehen wäre.

Dies wurde auch von dem Regulirungs-Architekten in photographischen Aufnahmen gezeigt, die so weit als möglich von der Canovagasse entfernt aufgenommen wurden, um darzuthun, dass es sich gar nicht lohne, diese Vedute zu erhalten; wären diese Aufnahmen aber von einem der Canovagasse näher gelegenen Pnnkte der Ringstrasse gemacht worden, so würden sie eines der herrlichsten Bilder der Karlskirche gezeigt haben, was im Interesse der Durchbringnng des officiellen Planes aber nicht gethan werden konnte.

Wenn nun für die Gewinnung einer entfernteren Ansicht des Stefansthurmes für einen einzigen Punkt so grosse Opfer gebracht wurden, so ist wohl mit Zuversicht zn erwarten, dass diese für so viele Punkte noch vorhandene Vedute durch die Canovagasse anch werde erhalten werden.

Betrachten wir nun die weitere Platzbildung zwischen Polytechnikum und Lothringerstrasse einerseits und der Karlskirchenseite und der Wiedener Hauptstrasse andererseits, so fällt zuerst auf, dass diese letztgenannte Platzwand nur znr Hälfte geschlossen ist oder eigentlich nicht geschlossen ist; dass dort eine Fortsetzng des Platzes in einer höchst unglücklich geformten 24 000 m^2 grossen gepflasterten Fläche geplant ist. Doch davon später.

Die anf dem officiellen Plane gezeichnete Parkanlage wird von drei 14 *m* breiten Strassen in vier Theile getheilt.

Von einem freien halbrunden Platze, an welchem nach dem Plane der Verkehrsanlagen-Commission die Stationsgebäude der Haltestelle Akademiestrasse zn stehen kommen, führt eine Strasse gegen den Porticus der Kirche, eine gegen den Mittelrisalit des Polytechnikums und eine gegen den Spielplatz der Kinder vor der protestantischen Schule.

Die halbkreisförmigen und andere bogenförmige Nebenstrassen lassen wir ausser Betracht.

Die drei Hauptstrassenzüge aber haben folgende Eigenschaften:

1. Die Strasse, welche gegen die Karlskirche gerichtet ist und welche den Verkehr aus der Alleegasse nnd Karlsgasse gegen die Akademiestrasse nnd durch diese in die Innere Stadt leiten soll und umgekehrt, muss vor der grossen Kirchen-Terrasse plötzlich nahezu im rechten Winkel umbiegen und in der Richtnng gegen den Eckpavillon des Polytechnikums ziehen, um dort wieder abzuschwenken, die rechte Seite der Terrasse zu umfahren, um nach

nochmaliger scharfer Abschwenkung zur Mündung der Alleegasse zu gelangen. Diese Bewegung des Fuhrwerkes in so oftmals geänderter Richtung mag von einem erhöhten Punkte gesehen, vielleicht recht malerisch gefunden werden, vom verkehrstechnischen Standpunkte aus ist sie aber zu tadeln.

Man denke sich doch nur das sich begegnende Fuhrwerk an der ersten Parkecke vor der Terrasse.

Während das links fahrende Fuhrwerk einen möglichst flachen Bogen ausführt, kommt ihm von der Alleegasse solches entgegen, das in diesen Bogen an der Parkecke nahezu hineinfahren muss, da es eben nicht scharf um diese Ecke fahren kann und dieser Vorgang wiederholt sich im Zuge der Strasse bis zur Alleegasse dreimal! Da würde doch nichts anderes geschehen, als dass die Park- und Terrassenecken an- und wegfahren würden, wenn nicht die hohe Obrigkeit rasch Wandel schaffen würde.

2. Die zweite gleich breite Strasse hat zwar gar keinen Verkehr, allein sie dient vornehmlich dazu, „das unscheinbare Ressel-Denkmal an anderer Stelle zuverwerthen", wie sich der Motivenbericht ausdrückt!

3. Die dritte ebenso breite Strasse führt vom Stationsplatze der Stadtbahn zu dem Kinderspielplatze; einem Verkehre kann sie also ebenfalls nicht dienen, es wäre denn, dass nach Beendigung des Unterrichtes in der Schule die Kinder processionsweise zur Stadtbahnstation geführt werden sollen, um auf dieser nach Hause befördert zu werden.

Da dies Alles nicht geschehen dürfte, so erscheint diese Parkanlage mehr als ein zweckloses Ornament des officiellen Planes, welchem Schmucke wir auch noch an anderen Stellen desselben begegnen.

In dem Motivenberichte zum officiellen Plane ist besonders hervorgehoben. dass es sich insbesondere um die Schaffung einer grossen Gartenanlage vor dem Polytechnikum handle und es wird die Grösse derselben mit circa 30.000 m^2 angegeben.

Es sei hier gleich bemerkt, dass dieser Park um ein erhebliches kleiner ausfallen muss, als behauptet wird, da diese Parkanlage auch über der Eindecknng der Stadtbahn angegeben ist, war nicht möglich, da auf dieser Stadtbahneindeckung keine Anpflanzung gemacht werden kann, weil auf dieser gewölbten Decke keine Humusschichte, sondern ein Pflaster sich befinden muss und in Folge dessen auch keine Anpflanzung existiren kann.

Auch die Herstellung der Stationsschlitze nach dem Projecte der Verkehrs-Commission macht dies unmöglich.

Es sind aber auch andere Umstände, welche die Anlage gerade vor dem Polytechnikum nicht sonderlich begünstigen werden.

Schon derzeit ist dieser Parktheil wenig oder gar nicht besucht, weder von den Studenten, noch von der anwohnenden Bevölkerung, dagegen ist der stadtseitig gelegene schmale Gartenstreifen, der sogenannte „Beserlpark", von Schaaren spielender Kinder erfüllt. Die Ursache ist zumeist darin zu suchen, dass jener vor dem Polytechnikum liegende Theil zumeist im Nordschatten des Gebäudes liegt.

Aus diesem Grunde ist auch der Gehweg vor der polytechnischen Hochschule einen sehr grossen Theil des Jahres hindurch feucht.

Allein, auch überdies könnte diese Anlage als eine einheitliche nicht betrachtet werden, da, wie gezeigt, durch sie der Verkehr von der Alleegasse und Karlsgasse, von der Technikerstrasse und der links von der Kirche gelegenen Gasse geführt wird.

Wenn man bedenkt, dass der Verkehr von einem Theile der Wiedener Hauptstrasse zur Stadtbahn nach dem officiellen Plane bis zur Lothringerstrasse und dieser entlang zum Stationsplatze geführt werden müsste, so ist leicht einzusehen, dass sehr bald der Kinderspielplatz für den directen Durchzug aufgesucht werden würde, wodurch wieder der Spielplatz als solcher aufhören müsste; hiedurch wird aber die Parkanlage vor der Technik sehr reducirt und es ist wieder nur eine Täuschung, zu glauben, dass durch den officiellen Plan eine 30.000 m^2 grosse Parkanlage vor der Technik geschaffen wird.

Wir kommen nun zu der früher erwähnten Platzerweiterung an der Friedrichstrasse.

Der von der Ausmündung der verlängerten Kärntnerstrasse rechts über der Wienfluss- und Stadtbahneindeckung sich bis zum Schikaneder-Kettensteg erstreckende Platz ist in einer Form so unregelmässig, dass ein bekannter Städteregulirer seine helle Freude daran haben müsste.

Den Platz durchqueren in Folge der famos gewählten Strasseneinmündungen so viele Bewegungsrichtungen, dass nur in einer Einbuchtung knapp vor einer Hausfront ein Monument aufgestellt werden soll, und nur noch ein grosser Rettungsplatz mit Candelaber für elektrisches Bogenlicht in der Platzecke bei der Operngasse aufgestellt werden kann.

Wenn man bedenkt, dass dieser verkehrsreiche, 24.000 m^2 grosse Platz an Staubproduction das Möglichste leisten wird, so ist auch für die in der Parkanlage sich bewegenden Menschen das Uebrige für staubfreie Luft gethan.

Dass man dieses Platzmonstrum von der Grundform eines Bumerang der Ausmittlung eines möglichst grossen Bauplatzes für ein städtisches Museum am Getreidemarkte mit zu verdanken hat, kann keine ansreichende Entschuldigung dafür sein, vielmehr musste dieser Platz nichts anderes als die Fortführung der „Wienzeile" sein, die sich womöglich in gleicher Art bis in den Stadtpark erstreckt.

Diese „Zeile" mit Anpflanzungen beginnt aber erst beim Musikvereins-Gebäude und endet bei der Tegetthoffbrücke; rechts daselbst befindet sich das Stationsgebäude der Stadtbahn, links symmetrisch ein ähnliches Gebäude als Eingangshalle in den Stadtpark!

Eine solche Eingangshalle in den Stadtpark scheint uns zum Mindesten recht überflüssig und unbrauchbar, sie gehört denn auch zu den zwecklosen Ornamenten des officiellen Planes. Diese Einsteighalle der Stadtbahn soll mit der Eingangshalle in den Stadtpark durch eine decorative Architektur verbunden werden.

Auch dies scheint uns hier sehr überflüssig, da sie geradezu ein reizendes Landschaftsbild verdecken würde.

Wenn man bedenkt, dass die Einsicht in das Wienflussbett nnd den Stadtbahneinschnitt am Schikanedersteg gewiss nicht schön, in jedem Falle nicht so schön wie das Wienflussnfer im Stadtpark sein kann, so wäre hier eher der Platz für eine solche maskirende Architektur. Diejenige des officiellen Planes ist also an der verkehrten Stelle angeordnet.

Zwischen der Pestalozzigasse und Johannesgasse, an der „Zeile", ist der „projectirte Sängerfest- und Eislanf-Platz" angeorduet nnd als Kopfende desselben „das Sängerhaus" gedacht.

Ueber die Zweckmässigkeit solcher Vereinshäuser und Plätze an der Lastenstrasse wurde schon gesprochen, allein es kommt noch hinzu, dass der Beethoven deswegen umgedreht werden mnss, was aber nicht hinreichen dürfte, um den gewünschten ästhetischen Effect zu erreichen, man wird wohl auch die ganze Gartenanlage des Beethovenplatzes umkehren müssen. Und wenn das alles gemacht sein würde, dann hätte man erreicht, dass zwar stadtseitig drei Strassen gegen den III. Bezirk gerichtet sind, denen ebenso viele von dort entgegensehen, aber verbunden könnten sie nicht werden.

Der III. Bezirk ist so stiefmütterlich in Bezug anf Verbindungen mit dem I. Bezirke behandelt, dass man wohl wünscheu mnss, es möchte jede Gelegenheit zur Verbesserung ergriffen werden. Der Eislaufplatz könnte gewiss eine andere, geeiguetere Lage erhalten.

In dem officiellen Plane ist anch auf dem Schwarzeubergplatze rings um das Monument eine Garteuanlage projectirt; auch diese mnss wohl nnter die zwecklosen Ornamente des Planes gerechnet werden.

Ein weiterer grosser Regulirungs-Abschnitt ist jener des Platzes mit dem Hochstrahlbrunnen.

Wir wollen die Form seiner Umschliessnng nicht besprechen, wohl aber das, was auf diesem Platze gemacht werden soll. Znerst eine Fahrstrasse, welche in zweimaliger Windung vom Rennweg gegen die Schwindgasse hinüber leitet, dann Verlegung und Umgestaltung des Hochstrahlbrannens, ferner Umgestaltung der Gartenanlage, weiters Anlegung zweier seitlicher Gartenflächen vor neu entstehenden Häuserblöcken mit Monumenten darin und endlich, wenn dies alles ausgeführt wäre, würden anch hier die Fahrbahnen der Strasseu jene malerischen Krümmungen aufweisen, die den Verkehr von Fuhrwerken, Tramways etc. aber so unbequem und unaugenehm als möglich machen.

Durch die hier geplanten Gartenanlagen sind anch die Verbindungen aller auf diesen Platz mündenden Strassen nur in Bogenlinien zu erreichen; so z. B. von der projectirten Neulinggasse zur Gusshausstrasse, Technikerstrasse nnd der unbenannten Strasse zum Karlskirchenplatz, so von der verlängerten Oetzeltgasse zu den genannten Strassen und vice versa.

Nicht unwesentlich hat hiezu die Verlegung des Hochstrahlbrunnens an eine andere Stelle beigetrageu und damit sind auch die Schwindgasse und die Oetzeltgasse eines Object de vue verlustig geworden, das ihnen mit der derzeitigen Lage des Hochstrahlbrunnens gewährleistet war.

Wenn man nnn in kurzen Worten zusammenfasst, was alles geschehen soll, um das officielle Project geniessbar zu machen, so gelangt man dahin,

dass vorerst eine über 3000 m^2 grosse Terrasse vor der Karlskirche hergestellt werden müsste, dass das nnscheinbare Ressel-Monument anderweitig verwendet werden müsste, dass die Vednte der Canovagasse verbant werden müsste, dass der Schwarzenbergplatz bepflanzt werden müsste, dass der Beethoven umgedreht werden müsste, dass der Hochstrahlbrunnen verlegt werden müsste, dass für den Stadtpark eine Eingangshalle erbant werden müsste und endlich, dass ein Sängerhaus und der Eislanfplatz an der Lastenstrasse errichtet werden müssten.

Da ist denn doch die Frage erlanbt und berechtigt, ob dies Alles gemacht werden muss, um einen Plan zu verwirklichen, dem die schwersten ökonomischen, ästhetischen und verkehrstechnischen Bedenken entgegenstehen.

Diese Frage hat sich denn der Architekten-Club schon im vergangenen Jahre vorgelegt nnd sein Verwaltungs-Comite auch beantwortet.

Diese Antwort wurde aber durch die Rücksichtnahme auf den oder die Verfasser des officiellen Planes vielleicht allzulange der Oeffentlichkeit vorenthalten, sie erscheint uns nunmehr aber als eine unabweisliche Pflicht gegen unsere Stadt, da die Agitation für das officielle Project Formen angenommen hat, die wir für sehr bedanerlich halten müssen.

In einem Anfsatze des Herrn Stadtrathes Dr. Rudolf Mayreder („Dentsche Ztg." vom 11. Jnni d. J.) wird von dem amtlichen Projecte gesagt: „Dasselbe ist aber in allen Einzelheiten so wohl durchdacht, dass es nach seiner Ansführung gewiss einen vollständig einheitlichen nnd geschlossenen Eindruck hervorrufen wird." Ferner: „Vom Musikvereins-Gebäude nach abwärts soll allerdings anch nach dem genehmigten Projecte an der rechten Seite des einzuwölbenden Wienflusses eine Häuserzeile erstehen, welche aber durch einen an den heutigen Beethovenplatz anschliessenden und durch den vergrösserten Schwarzenbergplatz nnterbrochen wird."

„Dadurch" — Dadurch! — „wird wohl der Ausblick, den man von der Ringstrasse her durch die Canovagasse auf die Karlskirche hat, verbaut; wenn man aber bedenkt, dass dies nnr ein ganz znfälliges, schmales Bildchen ist, so kann diesem nicht die Gesammtheit der grossen Platzanlage vor der Karlskirche znm Opfer gebracht werden."

„Dies hat der Architekt, welcher der Schöpfer des amtlichen Planes ist" — nebenbei gesagt, der Bruder des Schreibers —, wohl erwogen und seiner Ansicht schliesst sich denn auch ein Gutachten der Commission zur Erhaltung der Kunst- nnd historischen Denkmale an nnd auch der städtische Beirath nnd der Landtag haben in diesem Sinne entschieden. Hier handelt es sich nicht etwa nm ein oberflächliches Spiel von flüchtig anf's Papier geworfenen Linien, sondern nm eine ernste, abgeklärte Arbeit künstlerischen Schaffens."

Man sieht also, dass die Brüder Mayreder mit vereinten Kräften, wenn auch sehr bescheiden, doch sehr energisch die Verwirklichung des früher erörterten, tief durchdachten nnd wohlerwogenen Planes betreiben.

Nachdem dann weiters noch „die Künstler“ deshalb abgekanzelt werden, weil sie sich nm Dinge kümmern, die sie eigentlich nichts angehen, obgleich der amtliche Plan früher als eine ernste, abgeklärte Arbeit künstlerischen Schaffens bezeichnet wurde, schliesst der Artikel: „Ueberbaupt ist es misslich, blos mit Worten für eine Sache zu streiten, für die einzig und allein nur richtige Pläne sprechen können“.

Auch das Verwaltungs-Comité des Architekten-Clnbs der Wiener Künstlergenossenschaft theilte diese Ansicht nnd die Vollversammlung des Clubs schloss sich derselben an und nahm den Antrag des Baurathes Deininger an, dass der vom Verwaltnngs-Comité vorgelegte Plan dem Bürgermeister der Stadt Wien mit der Bitte zu überreichen sei, denselben zu würdigen und von den in demselben ausgeprägten Ideen für die Regulirung der Stadt Gebrauch zu machen.

Der Plan des Architekten-Clubs

der

Genossenschaft der bildenden Künste Wiens.

Obzwar derselbe aus der Beilage vollkommen zu übersehen ist, so sollen hier doch noch einige Worte zu seiner Erläuterung vorgebracht werden.

Wenn die durch die Wienflusseinwölbung und deren Verlegung an die Lothringerstrasse freiwerdenden Flächen des Wienflussbettes im ganzen Zuge bis zum „Kinderpark“ in Gartenanlagen verwandelt worden wären und nur die sparsamste Verbauung platzgegriffen hätte, so würden wir diese Regulirung jeder anderen vorgezogen haben.

Es musste aber der Nothwendigkeit, von den dermalen noch ungeregelten Flächen Theile zur Gewinnung von Baugrund zu erlangen, um die Opfer, welche die Gemeinde für die Durchführung der grossen Umgestaltungen im Weichbilde unserer Stadt bringen muss, etwas zn ermässigen, sowie um die bereits abgeschlossenen Verträge aufrecht erhalten zu können, bei dem Entwurfe bierauf Rücksicht genommen werden. In dieser Richtung wurde, wo es anging, sogar über die Beanspruchung von Baugrund des officiellen Planes hinausgegangen.

Aus diesem Grunde wurde der Platz nächst dem Getreidemarkte kleiner gemacht, der Platz nm den Hochstrahlbrunnen unerheblich abgeändert und auf eine zweckentsprechende Verbauung gegenüber dem Beethovenplatze angetragen. Es scheint uns daher das ökonomische Interesse der Gemeinde durch den vorliegenden Plan noch besser gewahrt.

Es kann nicht unerwähnt bleiben, dass von einer anderweitigen Verwendnng des unscheinbaren Resselmonumentes abgesehen wird, ebenso kann der Hochstrahlbrunnen an seiner Stelle verbleiben, es braucht der Beethoven nicht umgedreht

und **keine Eingangshalle in den Stadtpark** gebaut zu werden, **dies alles ist nicht nothwendig** und die Kosten hiefür können gespart werden.

Die Terrasse vor der Karlskirche, welche nach dem officiellen Plane den ganzen Kirchenplatz unbenützbar macht, **ist auf ein sehr bescheidenes Mass herabgedrückt** und gegen die Strassenkreuzung der Alleegasse mit der Lastenstrasse vorgeschoben und mit Buschwerk umsäumt.

Es wurde möglichst darauf gesehen, dass die früher genannten Monumente und Brunnen für Strassenbilder benützt werden und die leichte Ueberführung des Verkehrs auf den Plätzen durch ungünstige und unnöthige Veränderung der Parkanlagen vermieden werde.

Die zwei wesentlichsten Aenderungen bestehen in der Führung der Lastenstrasse von der Einmündung derselben auf den Platz mit dem Hochstrahlbrunnen im gleichmässigen Zuge bis zur Fortsetzung derselben auf den „Getreidemarkt" und in der Freihaltung der Vedute der Karlskirche durch die Canovagasse. Diese beiden Cardinalpunkte haben im weiteren Verfolg zu der einheitlichen Gestaltung des Platzes zwischen Polytechnikum und Lothringerstrasse einerseits und Karlskirche und verlängerte Wiedner Hauptstrasse andererseits geführt.

Die Lastenstrasse, welche in einer um $1^1/_2$ *m* tieferen Lage als die Lothringerstrasse, durch Bäume und Gesträuche verdeckt, dahinzieht, verbleibt ebenso ungesehen wie heutigen Tages. Durch die Einbeziehung jenes Grundstreifens der Lastenstrasse des officiellen Planes zur Bepflanzung, erhält man zwischen der Lothringerstrasse und der Lastenstrasse eine Gartenanlage von 300 *m* Länge und 90 *m* Breite, d. i. 27.000 m^2, in welcher auch der Stationsschlitz der Stadtbahn den Blicken entzogen werden kann.

Vor dem Polytechnikum verbleibt noch eine Gartenanlage von 6000 m^2 und vor der protestantischen Schule ein Spielplatz von 2400 m^2.

Die Einleitung von Verkehr von der Wiedner Hauptstrasse zu dem Stationsplatze „Akademiestrasse" war nach dem officiellen Plane nicht möglich, hier ist nun die Verkehrsentlastung der verlängerten Kärntnerstrasse durch Zuzug aus der Hengasse, der Technikerstrasse, der Alleegasse, der Karlsgasse und der Wiedner Hauptstrasse möglich gemacht und vice versa.

Die Ueberführung des Verkehrs vom „Heumarkt", der Oetzeltgasse, der Neulinggasse, zur Lastenstrasse, der Gusshausstrasse und der Schwindgasse auf der anderen Platzseite ist sehr erleichtert.

Die Führung einer Tramwaylinie vom Rennweg durch die Gusshausstrasse in das Herz des IV. und V. Bezirkes ist ebenso wie die Einführung desselben vom Schwarzenbergplatze nach diesen Bezirken sehr leicht herzustellen. Hiedurch muss dem Tramwayverkehre auf dem Ring eine grosse Entlastung erwachsen.

Ebenso ist der Verkehr vom IV. und V. Bezirke nach dem III. und II. Bezirke wesentlich abgekürzt.

In dem Plane des Architekten-Clubs ist auch der Verkehrsverbesserung von der Gabelung der Wiedner Hauptstrasse zur Margarethenstrasse und

Favoritenstrasse ein Vorschlag verzeichnet, der heute noch auszuführen möglich ist, nach wenigen Jahren wohl nur mit zehnfach grösseren Opfern oder gar nicht mehr ausgeführt werden könnte.

Ebenso ist für die Umgestaltung der Umgebung der Paulanerkirche im IV. Bezirke eine Idee gegeben.

Zu dem Beginne der Wienflusseinwölbung zurückkehrend, finden wir auf dem officiellen Plane eine verlängerte Technikerstrasse verzeichnet, welche aber keine Fortsetzung hat.

In dem Plane des Clubs ist diese Strasse so verlegt, dass sie die Gasse jenseits der Magdalenenstrasse mit der diesseitigen Resselgasse verbindet und für den Fall, als es endlich doch einmal zum Neubau einer technischen Hochschule an geeigneterem Platze käme, wäre hiedurch die Alleegasse mit dem VI. nnd VII. Bezirke in directe Verbindung gebracht.

Am Beginne der Wienzeile oberhalb des Schikanedersteges ist jene decorative Architektur gedacht, welche unzweckmässig bei der Tegetthoffbrücke angelegt wurde und an dieser Stelle, welche wohl für Menschenalter einen Platz formiren wird, wäre sie ein Abschluss derselben und ein Object de vue für die obere Strecke der Wienzeile.

Obzwar nun noch eine grosse Zahl von Verschiedenheiten dieses Planes gegenüber dem officiellen Plane anzuführen wäre, so können diese leicht und besser bei einer Vergleichung der beiden Pläne gefunden werden.

Wir wollen daher zum Schlusse nur noch eine Bemerkung anfügen, die uns vor dem Vorwurfe schützen soll, als ob wir von der Arbeit, welche in dem officiellen Plane vorliegt, allzu gering dächten.

Es ist zweifellos, dass derselbe über allen durch die grosse Stadtregulirungs-Concurrenz hervorgebrachten Planstudien steht und es soll auch das Verdienst des Verfassers desselben anerkannt werden, das darin gelegen ist, dass er die Wienflusseinwölbung und Stadtbahntraçe bis an die Friedrichstrasse und Lothringerstrasse stadtwärts gedrängt hat, denn nur durch diese Traçenführung wurde die Verbauung vor der Lothringerstrasse verhindert und nur dadurch wurde auch der vorliegende Plan des Architekten-Clubs ermöglicht.

Den anderen darin enthaltenen Vorschlägen, welche leider während der Sistirung der Gemeinde-Autonomie zur Genehmigung gelangten, müssenwir offen entgegentreten, da sie nach unserer Ueberzeugung nur zum grössten Schaden unserer schönen Stadt ausfallen müssten.

Wir übergeben diesen Plan der Oeffentlichkeit ohne jede andere Absicht als die, in uneigennützigster Weise zur glücklichen Lösung dieser interessanten Regulirungsfrage unser Scherflein beizutragen.

Wien, im Juni 1896.

Der Architekten-Club
der
Wiener Künstler-Genossenschaft.



